Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/108

09. 02. 77

Gesetzentwurf

der Fraktionen der SPD, FDP

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften

A. Zielsetzung

Das geltende Schadensersatzrecht erweist sich in einigen Punkten als unzulänglich. So stellen die Haftungshöchstbeträge im Reichshaftpflichtgesetz, im Straßenverkehrsgesetz und im Luftverkehrsgesetz einen hinreichenden Schutz der Unfallopfer nicht mehr sicher. Weiter ist im Reichshaftpflichtgesetz die Ausdehnung der für Elektrizitäts- und Hausgasleitungen bestehenden Gefährdungshaftung auf andere Rohrleitungsanlagen angezeigt. Ferner erscheint es nicht länger sachgerecht, daß im Straßenverkehr für Bahnen und Kraftfahrzeuge unterschiedliche Haftungsvoraussetzungen gelten und daß die Kraftfahrzeuge bis 20 km/h von der Gefährdungshaftung befreit sind.

B. Lösung

Die Haftungshöchstbeträge nach dem Reichshaftpflichtgesetz und dem Straßenverkehrsgesetz werden verdoppelt. Auch die Haftungshöchstbeträge nach dem Luftverkehrsgesetz werden angehoben. Die Gefährdungshaftung nach dem Reichshaftpflichtgesetz wird auf sämtliche Leitungsanlagen für Elektrizität, Gase, Dämpfe und Flüssigkeiten erstreckt. Die Voraussetzungen für die Haftung der Bahnen, soweit sie sich im allgemeinen Verkehrsraum bewegen, werden den für Kraftfahrzeuge geltenden Grundsätzen angepaßt. Die Freistellung der Kraftfahrzeuge bis 20 km/h von der Gefährdungshaftung entfällt.

C. Alternativen

keine

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn 1
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 821, Goethestraße 56,
5300 Bonn-Bad Godesberg 1, Telefon (0 22 21) 36 35 51

D. Kosten

Das Gesetz wird weder für die öffentlichen Haushalte noch im privaten Bereich zu erheblichen Mehrausgaben führen. Im einzelnen wird auf díe Ausführungen unter Ziffer 4 der allgemeinen Begründung Bezug genommen.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung schadensersatzrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871, zuletzt geändert durch das Gesetz zur Änderung des Reichshaftpflichtgesetzes vom 15. August 1943 (RGBl. I S. 489), wird wie folgt geändert:

1. § 1 erhält folgende Fassung:

„§ 1

(1) Wird bei dem Betrieb einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Betriebsunternehmer dem Geschädigten zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

(2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht ist. Soweit jedoch die Schienenbahn innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße betrieben wird, ist die Ersatzpflicht ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht ist, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit der Fahrzeuge oder Anlagen der Schienenbahn noch auf einem Versagen ihrer Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Geschädigten oder eines nicht bei dem Betrieb beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Betriebsunternehmer als auch die beim Betrieb tätigen Personen jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet haben.

(3) Die Ersatzpflicht ist ferner ausgeschlossen, wenn eine

1. zur Aufbewahrung angenommene Sache beschädigt wird;
2. beförderte Sache beschädigt wird, es sei denn, daß ein Fahrgast sie an sich trägt oder mit sich führt."

2. § 1 a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 1 und 2 erhält folgende Fassung:

„Wird durch die Wirkungen von Elektrizität, Gasen, Dämpfen oder Flüssigkeiten, die von einer Stromleitungs- oder Rohrleitungsanlage oder einer Anlage zur Abgabe der bezeichneten Energien oder Stoffe ausgehen, ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Inhaber der Anlage verpflichtet, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Das gleiche gilt, wenn der Schaden, ohne auf den Wirkungen der Elektrizität, der Gase, Dämpfe oder Flüssigkeiten zu beruhen, auf das Vorhandensein einer solchen Anlage zurückzuführen ist, es sei denn, daß sich diese zur Zeit der Schadensverursachung in ordnungsgemäßem Zustand befand."

b) Absatz 3 Nr. 2 erhält folgende Fassung:

„2. wenn ein Energieverbrauchgerät oder eine sonstige Einrichtung zum Verbrauch oder zur Abnahme der in Absatz 1 bezeichneten Stoff beschädigt oder durch ein solches Gerät ein Schaden verursacht worden ist;".

c) Absatz 4 wird gestrichen.

3. Nach § 2 wird folgender § 2 a eingefügt:

„§ 2 a

Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Geschädigten mitgewirkt, so gilt § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuches; bei Beschädigung einer Sache steht das Verschulden desjenigen, der die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Geschädigten gleich."

4. § 4 wird gestrichen.

5. § 5 erhält folgende Fassung:

„§ 5

Die Ersatzpflicht nach den §§ 1 bis 2 dieses Gesetzes darf, soweit es sich um Personenschäden handelt, weder ausgeschlossen noch beschränkt werden. Entgegenstehende Bestimmungen und Vereinbarungen sind nichtig."

6. § 7 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) § 843 Abs. 2 bis 4 des Bürgerlichen Gesetzbuches und § 708 Nr. 6 der Zivilprozeßordnung gelten entsprechend."

7. § 7 a erhält folgende Fassung:

„§ 7 a

Der Unternehmer oder der in § 1 a bezeichnete Inhaber der Anlage haftet im Falle des § 7 Abs. 1 nur bis zu einer Jahresrente von dreißigtausend Deutsche Mark für jede getötete oder verletzte Person."

8. § 7 b wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Unternehmer oder der in § 1 a bezeichnete Inhaber der Anlage haftet für Sachschäden nur bis zum Betrag von einhunderttausend Deutsche Mark, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden."

b) In Absatz 2 werden die Worte „fünfundzwanzigtausend Deutsche Mark" durch die Worte „einhunderttausend Deutsche Mark ersetzt.

9. § 8 erhält folgende Fassung:

„§ 8

(1) Die Ersatzansprüche nach den §§ 1 bis 3 a verjähren in zwei Jahren von dem Zeitpunkt an, in welchem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und von der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt, ohne Rücksicht auf diese Kenntnis in dreißig Jahren von der Schadensverursachung an.

(2) Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den zu leistenden Schadensersatz, so ist die Verjährung gehemmt, bis der eine oder der andere Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert.

(3) Im übrigen finden die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über die Verjährung Anwendung."

10. § 9 erhält folgende Fassung:

„§ 9

Unberührt bleiben gesetzliche Vorschriften, nach denen ein Ersatzpflichtiger in weiterem Umfang als nach den Vorschriften dieses Gesetzes haftet oder nach denen ein anderer für den Schaden verantwortlich ist."

11. § 9 a wird gestrichen.

12. § 9 b erhält folgende Fassung:

„§ 9 b

(1) Sind nach den §§ 1, 1 a mehrere einem Dritten zum Schadensersatz verpflichtet, so hängt im Verhältnis der Ersatzpflichtigen untereinander Pflicht und Umfang zum Ersatz von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Dasselbe gilt, wenn der Schaden einem der Ersatzpflichtigen entstanden ist, von der Haftpflicht, die einem anderen von ihnen trifft.

(2) Absatz 1 gilt entsprechend, wenn neben den nach den §§ 1, 1 a Ersatzpflichtigen ein anderer für den Schaden kraft Gesetzes verantwortlich ist."

13. Nach § 9 b wird folgender § 9 c eingefügt:

„§ 9 c

Für Klagen, die auf Grund dieses Gesetzes erhoben werden, ist auch das Gericht zuständig, in dessen Bezirk das schädigende Ereignis stattgefunden hat."

Artikel 2

Das Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1952, zuletzt geändert durch § 13 Abs. 3 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2121), wird wie folgt geändert:

1. § 8 erhält folgende Fassung:

„§ 8

§ 7 gilt nicht, wenn der Verletzte bei dem Betrieb des Kraftfahrzeugs tätig war."

2. § 12 erhält folgende Fassung:

„§ 12

(1) Der Ersatzpflichtige haftet

1. im Falle der Tötung oder Verletzung eines Menschen nur bis zu einem Kapitalbetrag von fünfhunderttausend Deutsche Mark oder bis zu einem Rentenbetrag von jährlich dreißigtausend Deutsche Mark;

2. im Falle der Tötung oder Verletzung mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis, unbeschadet der in Nummer 1 bestimmten Grenzen, nur bis zu einem Kapitalbetrag von insgesamt siebenhundertfünfzigtausend Deutsche Mark oder bis zu einem Rentenbetrag von fünfundvierzigtausend Deutsche Mark; diese Beschränkung gilt jedoch in den Fällen des § 8 a Abs. 1 Satz 1 nicht für den ersatzpflichtigen Halter des Kraftfahrzeugs;

3. im Falle der Sachbeschädigung, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, nur bis zu einem Betrag von einhunderttausend Deutsche Mark.

(2) Übersteigen die Entschädigungen, die mehreren auf Grund desselben Ereignisses nach Absatz 1 zu leisten sind, insgesamt die in Nr. 2 Halbsatz 1 und Nr. 3 bezeichneten Höchstbeträge, so verringern sich die einzelnen Entschädigungen in dem Verhältnis, in welchem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht."

Artikel 3

Das Luftverkehrsgesetz vom 4. November 1968, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes (8. Änderungsgesetz) vom 30. Oktober 1975 (BGBl. I S. 2679), wird wie folgt geändert:

1. § 37 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

      „(1) Der Ersatzpflichtige haftet für die Schäden aus einem Unfall

      a) bei Luftfahrzeugen bis 1000 Kilogramm Gewicht bis zu 850 000 Deutsche Mark,

      b) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 1000 Kilogramm bis 2000 Kilogramm Gewicht bis zu 850 000 Deutsche Mark zuzüglich 650 Deutsche Mark je Kilogramm des 1000 Kilogramm übersteigenden Gewichts,

      c) bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2000 Kilogramm Gewicht bis zu 1 500 000 Deutsche Mark zuzüglich 200 Deutsche Mark je Kilogramm des 2000 Kilogramm übersteigenden Gewichts."

   b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Worte „135 000 Deutsche Mark" durch die Worte „500 000 Deutsche Mark" ersetzt.

   c) In Absatz 4 Satz 1 werden die Worte „so dient die Hälfte" durch die Worte „so dienen zwei Drittel" ersetzt.

2. § 46 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Worte „67 500 Deutsche Mark" durch die Worte „320 000 Deutsche Mark" ersetzt.

   b) In Absatz 2 Satz 1 werden die Worte „einer beförderten Sache" durch die Worte „von beförderten Gütern" ersetzt.

   c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

      „(3) Die Haftung des Luftfrachtführers für Gegenstände, die der Fluggast an sich trägt oder mit sich führt oder die als Reisegepäck aufgegeben sind, ist auf einen Höchstbetrag von 3200 Deutsche Mark gegenüber jedem Fluggast beschränkt."

Artikel 4

§ 852 des Bürgerlichen Gesetzbuches, zuletzt geändert durch § 7 des Gesetzes über ergänzende Maßnahmen zum Fünften Strafrechtsreformgesetz (Strafrechtsreform-Ergänzungsgesetz – StREG) vom 28. August 1975 (BGBl. I S. 2289), wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

   „(2) Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den zu leistenden Schadensersatz, so ist die Verjährung gehemmt, bis der eine oder der andere Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert."

b) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.

Artikel 5

(1) Die Vorschriften dieses Gesetzes finden mit Ausnahme von Artikel 4 keine Anwendung, wenn das schädigende Ereignis vor seinem Inkrafttreten eingetreten ist.

(2) Ist nach den Vorschriften des Reichshaftpflichtgesetzes, des Straßenverkehrsgesetzes oder des Luftverkehrsgesetzes wegen der Tötung oder Verletzung eines Menschen Schadensersatz zu leisten, so kann der Ersatzberechtigte, soweit es nach seinen Verhältnissen aus Billigkeitsgründen erforderlich ist und dem Ersatzpflichtigen zugemutet werden kann, Schadensersatz bis zur Höhe der in Artikel 1 Nr. 7, Artikel 2 Nr. 2 und Artikel 3 Nr. 1 und 2 bestimmten Beträge auch dann verlangen, wenn das schädigende Ereignis vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes eingetreten ist. Dies gilt nicht, soweit nach diesen Gesetzen eine Schadensersatzpflicht bisher nicht bestand. Im übrigen findet Artikel 7 des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (BGBl. I S. 710) sinngemäße Anwendung.

Artikel 6

Der Bundesminister der Justiz wird ermächtigt, das Reichshaftpflichtgesetz unter der Bezeichnung Haftpflichtgesetz mit neuer Paragraphenfolge bekanntzumachen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel 7

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (BGBl. I S. 1) auch im Land Berlin. Die Beschränkungen der Lufthoheit im Land Berlin bleiben unberührt.

Artikel 8

(1) Dieses Gesetz tritt am .... in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten das Gesetz über die Haftung der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 29. April 1940, geändert durch das Gesetz vom 16. Juli 1957 (BGBl. I S. 710) und die Verordnung zur Ergänzung des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 6. Mai 1941 (RGBl. I S. 252), außer Kraft.

Bonn, den 9. Februar 1977

Wehner und Fraktion

Mischnick und Fraktion

Begründung

Allgemeines

1. Die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen im bürgerlichen Recht beruht grundsätzlich auf dem Verschuldensprinzip, d. h. dem Geschädigten steht ein Ersatzanspruch nur zu, wenn ein schuldhaft rechtswidriges Verhalten des Schädigers gegeben ist. Daneben hat sich in einigen Bereichen die Gefährdungshaftung entwickelt, wonach der Schädiger unter bestimmten Voraussetzungen für den Schaden haftbar ist, ohne daß es auf ein Verschulden ankommt. Zu nennen ist hier das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (RGBl. S. 207) – RHG –, das in seiner ursprünglichen Fassung lediglich eine Gefährdungshaftung des Eisenbahnunternehmers für Personenschäden vorsah, dessen Anwendungsbereich jedoch durch die Ergänzung vom 15. August 1943 (RGBl. I S. 489) auf Personen- und Sachschäden, die durch Elektrizitäts- und Gasanlagen verursacht worden sind, ausgedehnt wurde. Ähnliche Gefährdungshaftungstatbestände enthalten z. B. das Straßenverkehrsgesetz (StVG), das Luftverkehrsgesetz (LuftVG), das Atomgesetz (AtomG) und das Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden (SHG). Maßgebend für die verschärfte Haftung ist die Überlegung, daß bei den heutigen, durch die technische Entwicklung entscheidend beeinflußten Lebensverhältnissen bestimmte Tätigkeiten und Einrichtungen zwar unentbehrlich sind und daher zugelassen werden müssen, obgleich die davon ausgehende Gefährdung trotz Anwendung der erforderlichen Sorgfalt nicht gänzlich beherrscht und Schädigungen Dritter nicht immer vermieden werden können. Wer im Bewußtsein dieser Risiken eine solche Gefahrenquelle eröffnet, muß auch bereit sein, den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen, ohne daß es darauf ankommen darf, ob im Einzelfall ein Verschulden nachweisbar ist. Dies ist dem Unternehmer eines solchen Betriebes um so eher zuzumuten, als er am ehesten in der Lage ist, die Risiken zu beurteilen und für etwaige Schadensfälle – insbesondere durch Versicherungen – vorzusorgen. Im Unterschied zum Deliktsrecht, das Ersatz des vollen Schadens gewährt, sind die Ansprüche aus Gefährdungshaftung im allgemeinen – mit Ausnahme z. B. der §§ 833 BGB, 53 LuftVG, 22 WHG – der Höhe nach beschränkt. Für den Schädiger, der unter erleichterten Voraussetzungen haftet, wird dadurch das Risiko eher überschaubar. Die Begrenzung gilt jedoch nur, soweit Ansprüche lediglich aus dem Gesichtspunkt der Gefährdungshaftung hergeleitet werden können. Sind nach sonstigen Bestimmungen weitergehende Ansprüche gegeben, so bleiben diese im allgemeinen unberührt.

2. Der Entwurf läßt das geltende Haftungssystem im Grundsatz unverändert und beschränkt sich im wesentlichen auf zwei Änderungen, die nicht länger zurückgestellt werden können, nämlich

a) die Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen,

b) die Erstreckung der Vorschriften über die Gefährdungshaftung bei Rohrleitungen auf weitere Sachverhalte.

Aus Anlaß der dadurch bedingten Änderung des RHG wird dieses Gesetz mit dem SHG verschmolzen. Ferner werden für den Bereich des allgemeinen Straßenverkehrs die Voraussetzungen für die Haftung der Bahnen den für Kraftfahrzeuge geltenden Regelungen angeglichen. Die Vorschrift, die bisher langsam fahrende Fahrzeuge von der Gefährdungshaftung nach dem StVG ausnahm, wird beseitigt.

Zu a)

Der Gedanke einer summenmäßigen Beschränkung der Haftung bei den Gefährdungshaftungstatbeständen folgt nicht notwendig aus dem Prinzip der Gefährdungshaftung. Ausländische Rechte mit vergleichbaren wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Verhältnissen sehen – mit Ausnahme z. B. von Österreich – eine solche Begrenzung im allgemeinen nicht vor; zum Teil greift eine Begrenzung nur für bestimmte Bereiche wie etwa den Luftverkehr ein. In der Schweiz haften etwa der Halter eines Kraftfahrzeugs, der Eisenbahnunternehmer sowie der Inhaber einer Rohrleitungsanlage unbeschränkt. Das RHG sah in seiner ursprünglichen Fassung ebenfalls keine summenmäßige Begrenzung vor. Das gleiche galt für den Entwurf zum Kraftfahrzeuggesetz (KFG), dem Vorläufer des StVG.

Bei den Beratungen zum KFG vom 3. Mai 1909 (RGBl. S. 437) setzte sich jedoch die Überzeugung durch, daß nur eine feste Begrenzung der Haftpflicht den Kraftfahrzeughaltern die Möglichkeit verschaffe, sich gegen eine vom Verschulden unabhängige, d. h. verschärfte Haftung ohne unverhältnismäßige Kosten zu versichern. Demgemäß führte das KFG Höchstsummen ein, die bei Tötung oder Verletzung eines Menschen 50 000 Mark oder 3000 Mark Jahresrente, bei mehreren Geschädigten 150 000 oder 9000 Mark Jahresrente betrugen. Für Sachschäden wurde die Grenze auf 10 000 Mark festgesetzt. Die summenmäßige Begrenzung fand in weiteren Bereichen Eingang. 1923 wurde die Haftung des Eisenbahnunternehmers nach dem RHG betragsmäßig limitiert (RGBl. I S. 615). Die Erstreckung der Gefährdungshaftung auf den Betrieb von Elektrizitäts- und Gasanlagen (Gesetz vom 15. August 1943, RGBl. I S. 489) wurde ebenfalls mit der summenmäßigen Haftungsbegrenzung verbunden. Hieran hat sich das Atomgesetz hinsichtlich der Haftung für Personenschäden (§ 31 Nr. 1 AtomG) angelehnt. Auch im luftrechtlichen Bereich finden sich mit Ausnahme der Haftung für Drittschäden durch militärische Flugzeuge (§ 53 LuftVG) derartige Limitierungen.

Ob die summenmäßige Haftungsbeschränkung in beinahe allen Bereichen der Gefährdungshaftung jedenfalls auf längere Sicht beizubehalten ist, erscheint fraglich (verneinend z. B. Kötz, Haftung für besondere Gefahr, AcP 170, 36 ff.; von Caemmerer, Reform der Gefährgungshaftung, Heft 42 der Schriftenreihe der Juristischen Gesellschaft e. V., Berlin, 1971, S. 23; anders Larenz, VersR 63, 593). Dem Argument, daß die Haftungsbegrenzung Voraussetzung dafür sei, das Risiko zu kalkulieren und zu tragbaren Bedingungen abzusichern, ließe sich entgegenhalten, daß eine an den Haftungshöchstgrenzen orientierte Versicherung lediglich das Risiko aus der Gefährdungshaftung abdecke, für die vielfach außerdem bestehenden Ansprüche aus unerlaubter Handlung, die auf vollen Schadensausgleich gerichtet sind, also ohnehin Vorsorge getroffen werden müßte, soweit sie umfangmäßig über die durch die Gefährdungshaftung gezogenen Grenzen hinausgehen. Auch im Ausland hat die summenmäßig unbeschränkte Gefährdungshaftung anscheinend keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bereitet. Es ist jedoch zuzugeben, daß derartige Vorstellungen sorgfältiger Prüfung im Hinblick auf ihre Auswirkungen bedürfen und sich voraussichtlich nicht kurzfristig verwirklichen ließen. Um das Ziel des Entwurfs, die Lage des Geschädigten in möglichst kurzer Zeit zu verbessern, nicht in Frage zu stellen, sieht der Entwurf daher vor, das gegenwärtige System der summenmäßigen Haftungsbegrenzung beizubehalten, die Haftungshöchstsummen jedoch beträchtlich zu erhöhen.

Bei der Haftung im Straßenverkehr, der wegen der verhältnismäßig großen Zahl der Unfälle eine besondere Bedeutung zukommt, belaufen sich die Haftungshöchstgrenzen für Personenschäden auf 250 000 DM oder 15 000 DM Jahresrente, für Sachschäden auf 50 000 DM (Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung der Haftungshöchstbeträge nach dem Straßenverkehrsgesetz vom 15. September 1965, BGBl. I S. 1362). Diese Begrenzung gilt auch, wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Personen zu Schaden gekommen sind; in diesem Fall sind die einzelnen Entschädigungsbeträge entsprechend dem Verhältnis, in dem ihr Gesamtbetrag zu dem Höchstbetrag steht, zu teilen. Handelt es sich jedoch um eine entgeltliche, geschäftsmäßige Personenbeförderung, so haftet der ersatzpflichtige Halter bei Personenschäden gegenüber jedem Insassen in Höhe der genannten Höchstbeträge (§ 12 Abs. 2 Satz 1, § 8 a Abs. 1 Satz 1 StVG).

Die gegenwärtigen Höchstbeträge für die Haftung des Halters nach § 7 StVG und – unter den Voraussetzungen des § 18 StVG – des Kraftfahrzeugführers stellen einen hinreichenden Schutz der Verkehrsopfer in den Fällen, in denen sich die Haftung ausschließlich nach dem Straßenverkehrsgesetz bestimmt, nicht mehr sicher. Dies wird durch die Entwicklung der Arbeitsverdienste, die nach § 13 Abs. 1 StVG ein wesentliches Kriterium für die Bemessung des Ersatzes sind, seit der letzten Neufestsetzung der Haftungshöchstbeträge im Jahre 1965 besonders deutlich. Nach dem Statistischen Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland von 1975 (S. 461) haben sich z. B. die Indices der durchschnittlichen Bruttoverdienste der Arbeiter in der Industrie wie folgt entwickelt:

Jahr	Index der Bruttostunden/wochenverdienste	
	Stunden-verd.	Wochen-verd.
1965	69,6	69,8
1970	100	100
1971	111,0	108,8
1972	120,9	117,4
1973	133,5	129,7
1974	147,1	140,0

Für die durchschnittlichen Bruttomonatsverdienste der Angestellten in Industrie und Handel (a.a.O. S. 468) ergeben sich folgende Daten (Index in Industrie, Handel, Kreditinstitute und Versicherungsgewerbe):

Jahr	Kaufmännische und technische Angestellte
1965	70,6
1970	100
1971	110,2
1972	119,9
1973	132,1
1974	145,7

Damit ist gut eine Verdoppelung der Bruttomonatsverdienste gegenüber dem Stand von 1965 eingetreten. Im Bereich der Arzt-, Krankenhaus- und sonstigen Dienstleistungen, die die Höhe der nach § 10 Abs. 1, § 11 StVG zu erstattenden Heilungskosten beeinflussen, hat sich sogar, bezogen auf den Index von 100 im Jahre 1970 eine Steigerung von 86,4 auf 149,6 allein in den Jahren 1968 bis 1974 ergeben (s. a.a.O., S. 447). Andererseits ist jedoch der Preisindex für die allgemeine Lebenshaltung nicht im gleichen Umfange gestiegen, nämlich bezogen auf 1970 = 100 von 89,3 im Jahre 1965 auf 126,3 im Jahre 1974 (vgl. a.a.O., S. 448).

Der Entwurf sieht im Hinblick auf die zwischenzeitliche wirtschaftliche Entwicklung vor, den bisherigen Haftungshöchstbetrag bei Personenschäden zu verdoppeln und damit auf 500 000 Deutsche Mark oder auf eine Jahresrente von 30 000 Deutsche Mark festzusetzen.

Aus den genannten Gründen wird auch die Haftung für Sachschäden verdoppelt, d. h. auf 100 000 Deutsche Mark angehoben.

Die Haftungshöchstgrenze des RHG bei Personenschäden liegt zur Zeit ebenfalls bei 15 000 DM Jahresrente. Die Begrenzung durch einen bestimm-

ten Kapitalbetrag wie im StVG ist im RHG nicht vorgesehen. Entsprechend den obigen Bemerkungen wird die Haftungshöchstgrenze verdoppelt und damit auf 30 000 DM Jahresrente festgesetzt.

Für Sachschäden durch Elektrizitäts- und Gasanlagen beträgt die Höchstgrenze – abgesehen für Schäden an Grundstücken, für die unbeschränkt gehaftet wird – zur Zeit 25 000 DM. Diese Grenze ist seit 1939 unverändert. Für Sachschäden nach dem SHG liegt die Grenze seit 1957 ebenfalls bei 25 000 DM. Diese Beträge werden in Anpassung an die Höchstgrenze des StVG für Sachschäden ebenfalls auf 100 000 DM angehoben. Die Erhöhung ist im Verhältnis zum StVG, die zur Zeit 50 000 DM beträgt, zwar vergleichsweise höher. Sie läßt sich aber damit rechtfertigen, daß die Grenzen seit 1939 sowie 1957 unverändert geblieben sind, während die Sachschadensbegrenzung nach dem StVG erst 1965 auf die derzeitige Höhe angehoben worden ist.

Im Atombereich wird mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Atomgesetzes (Drucksachen 7/2183; 7/3359 die bisherige Haftungsbegrenzung für die Tötung oder Verletzung eines Menschen (§ 31 Nr. 1 AtomG) entfallen. Wegen der besonderen Lage bei der Haftung im Luftrecht wird auf die Bemerkungen zu Artikel 3 Bezug genommen.

Zu b)

Mit dem Entwurf wird weiter das Ziel verfolgt, die schon bisher bestehende Gefährdungshaftung für Elektrizitäts- und Gasanlagen auf Anlagen zum Transport und zur Fortleitung von vergleichbaren Energien und Stoffen auszudehnen. Die von der derzeitigen Fassung des § 1 a RHG getroffene Abgrenzung erklärt sich daraus, daß die Risiken durch Leitungsanlagen im Bereich der Energieversorgung mit Elektrizität und Gas besonders deutlich hervortraten. Nachdem die Verwendung von Rohrleitungen auch in anderen Bereichen immer mehr zugenommen hat, erscheint es geboten, § 1 a RHG entsprechend zu ergänzen.

3. Im Hinblick auf das Ziel des Entwurfs, einige vordringliche Punkte vorab zu regeln, wird davon abgesehen, im gegenwärtigen Zeitpunkt weitere Änderungen zum Schadensersatzrecht vorzuschlagen, wie sie etwa im Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung und Ergänzung schadensersatzrechtlicher Vorschriften von 1967 vorgesehen waren. Bei einigen der dort aufgeführten Lösungsvorschläge hat sich inzwischen eine andere Ausgangslage ergeben. Andere werden Gegenstand besonderer Gesetzesinitiativen sein. Der Bereich der Haftung für Akte der öffentliche Gewalt wird nunmehr auf der Grundlage des von der Staatshaftungskommission vorgelegten Berichts vom Oktober 1973 erörtert.

Außerdem sind durch internationale Entwicklungen Vorstellungen über die Lösung von Haftungsfragen in Bewegung geraten. Sie sind indessen vielfach noch nicht soweit fortgeschritten, daß sich im gegenwärtigen Zeitpunkt eine Änderung des geltenden Haftungssystems im Hinblick darauf empfiehlt.

a) Über die zivilrechtliche Haftpflicht für die durch Kraftfahrzeuge verursachten Schäden ist im Rahmen des Europarats ein Übereinkommen erarbeitet worden, das im Mai 1973 zur Zeichnung aufgelegt worden ist (European Treaty Series, N° 79, Mai 1973). Das Übereinkommen, das die Vertragsstaaten zu einer Angleichung ihres innerstaatlichen Rechts verpflichtet, dürfte zu einer – gegenüber dem in der Bundesrepublik geltenden Recht – in gewissem Umfang verschärften Haftung führen. Nach dem Übereinkommen haftet der Halter eines Kraftfahrzeugs ohne Rücksicht auf Verschulden für Schäden, die bei einem Unfall verursacht werden, der mit dem Verkehr im Zusammenhang steht. Von dieser Haftung kann sich der Kraftfahrzeughalter jedoch – abweichend von § 7 Abs. 2 StVG – nicht durch den Nachweis entlasten, daß der Unfall auf ein „unabwendbares Ereignis" zurückzuführen ist. Die Haftung ist vielmehr nur in einigen eng begrenzten Ausnahmefällen der höheren Gewalt sowie wegen nuklearer Schäden ausgeschlossen (Artikel 11 Abs. 1 Buchstben b und c des Übereinkommens). Außerdem ist es dem nationalen Recht vorbehalten, Ausnahmen für bestimmte Fahrzeugkategorien vorzusehen, die im Verkehr keine nennenswerte Gefahr darstellen (Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens). Das Übereinkommen weicht vom gegenwärtigen deutschen Recht auch insofern ab, als die Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters gegenüber allen Fahrzeuginsassen, also nicht nur – wie nach § 8 a StVG – bei einer entgeltlichen geschäftsmäßigen Beförderung besteht. Grundsätzlich haftet der Kraftfahrzeughalter auch gegenüber dem Fahrer des Fahrzeugs; jedoch kann diese Haftung durch das nationale Recht ausgeschlossen werden (Artikel 10 Abs. 2 des Übereinkommens).

Das Übereinkommen benötigt für das Inkrafttreten die Ratifikation durch drei Staaten. Es ist bisher lediglich von Norwegen, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet worden. Ob es in nächster Zeit allgemeine Geltung erlangen wird, läßt sich gegenwärtig nicht absehen; insoweit wird die weitere internationale Entwicklung abzuwarten sein. Wegen dieser ungewissen Lage erscheint es verfrüht, schon jetzt Änderungen im deutschen Haftungssystem im Hinblick auf das genannte Übereinkommen vorzunehmen. Die im Entwurf vorgeschlagene Erhöhung der Haftungshöchstgrenzen präjudiziert nicht, da die Regelung der Art, des Umfangs und etwaiger Begrenzungen des Betrags des Schadensersatzes dem nationalen Recht überlassen bleiben (Artikel 12 Abs. 1 Buchstabe a des Übereinkommens).

b) Für den Bereich der Eisenbahn sieht Artikel 2 § 2 des Zusatzabkommens vom 26. Februar 1966 zum internationalen Übereinkommen über den Eisen-

bahn-Personen- und -Gepäckverkehr vom 25. Februar 1961 (CIV) über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden (Bundesgesetzbl. 1974 II S. 357) vor, daß die Eisenbahn von der Haftung befreit ist, wenn der Unfall durch „außerhalb des Betriebes gelegene Umstände verursacht worden ist und die Eisenbahn diese Umstände trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen nicht abwenden konnte". Diese Entlastungsformel gilt mit Inkrafttreten des Zusatzabkommens für den internationalen Personenverkehr. Von den Eisenbahnen ist angeregt worden, sie auch für den innerstaatlichen Personenverkehr zu übernehmen. Der Entwurf sieht jedoch hiervon ab. Es erscheint fraglich, ob diese Entlastungsformel zu anderen Ergebnissen als der Begriff der höheren Gewalt führen würde. Die Formel stimmt mit der Definition der höheren Gewalt darin überein, daß „betriebsinterne Umstände", also z. B. sächliche oder technische Mängel des Eisenbahnapparates oder fehlerhaftes Verhalten des Personals, eine Entlastung nicht herbeiführen können. Sie setzt – jedenfalls nach ihrem Wortlaut – nicht voraus, daß der Unfall auf ein außergewöhnliches Ereignis zurückzuführen ist, mit dem der Betriebsunternehmer nicht zu rechnen brauchte und das von ihm auch nicht wegen seiner Häufigkeit in Kauf zu nehmen ist. Es erscheint jedoch zweifelhaft, ob nach der Rechtsprechung dem Merkmal der „Außergewöhnlichkeit" eine besondere Bedeutung beizumessen ist. Das Reichsgericht hat zwar „höhere Gewalt" bei solchen Ereignissen verneint, die bei dem Betrieb einer Eisenbahn mit einer gewissen Häufigkeit aufzutreten pflegen und mit denen der Unternehmer von vornherein zu rechnen hat (RGZ 50, 92, 94: Zusammenstoß mit einem Kraftfahrzeug, das kurz vor dem herankommenden Straßenbahnwagen auf die Gleise gelangt war; RGZ 54, 404, 406: Unvermeidbares Hineinlaufen von Kindern in die Straßenbahn). Das Reichsgericht hat jedoch insoweit darauf abgestellt, daß derartige Ereignisse, „die bei dem Betrieb mit einer gewissen Häufigkeit vorzukommen pflegen und durch die Natur des Betriebs einer Straßenbahn von selbst gegeben seien, vom Betriebsunternehmer von vornherein in Aussicht zu nehmen und demgemäß als mit diesem Betrieb und seinen Gefahren in Zusammenhang stehend zu erachten seien"; sie könnten daher nicht als „von außen" in den Betrieb eingreifende Ereignisse angesehen werden (RGZ 54, 404, 406; Friese Reichshaftpflichtgesetz Anm. C I 2 b zu § 1). Das Reichsgericht hat also bei derartigen Ereignissen das Vorliegen höherer Gewalt schon deswegen verneint, weil der Unfall nicht auf ein betriebsfremdes, von außen einwirkendes Ereignis zurückzuführen sei. Legt man diese Auffassung zugrunde, so dürfte zwischen dem Begriff der höheren Gewalt im bisherigen Sinne und der oben angeführten internationalen Entlastungsklausel kein wesentlicher Unterschied bestehen. Selbst wenn man dieser Auslegung des Begriffs der höheren Gewalt nicht folgen wollte, dürfte es sich nur um wenige Grenzfälle handeln, in denen man bei Anwendung der neueren Entlastungsformel zu anderen Ergebnissen kommt.

Da die geltende Regelung zu befriedigenden Ergebnissen führt, andererseits von der neueren Entlastungsformel voraussichtlich nur geringe Auswirkungen zu erwarten sein würden, dürfte zur Zeit kein hinreichender Anlaß für eine Gesetzesänderung bestehen.

Bei der erneuten Prüfung der Frage wird auch zu berücksichtigen sein, welche Entwicklung die Entlastungsformel in anderen Bereichen nimmt. Sollte sich z. B. im Straßenverkehrsrecht eine Entlastungsmöglichkeit durchsetzen, die enger als der Begriff der höheren Gewalt ist, erscheint es kaum vertretbar, für die Eisenbahnen eine Formel einzuführen, die eine weitergehende Entlastung als bisher zuläßt.

c) Mit Lösungsversuchen zum Problemkreis „Produktenhaftung" sind zur Zeit sowohl ein Sachverständigenausschuß des Europarats als auch die Kommission der Europäischen Gemeinschaften befaßt.

Der Sachverständigenausschuß des Europarats hat inzwischen einen Entwurf eines Übereinkommens über die durch fehlerhafte Produkte verursachten Körperschäden erstellt. Der Entwurf ist den beteiligten Regierungen zugeleitet worden und wird gegebenenfalls noch einmal überarbeitet, bevor er zur Zeichnung aufgelegt werden soll.

Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat die Arbeiten an einer Richtlinie zur Vereinheitlichung des materiellen Rechts der Produktenhaftung aufgenommen.

Im gegenwärtigen Stadium der Beratungen erscheint es verfrüht, Vorschläge zur Neugestaltung des innerstaatlichen Rechts vorzulegen.

4. Das Gesetz wird keine erheblichen Belastungen für die Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden zur Folge haben. Die Fälle, in denen die bisherigen Haftungshöchstsummen nicht ausreichen, sind – ungeachtet der Härte, die sie für den einzelnen bedeuten können – verhältnismäßig selten. Im Bereich der Bundesverwaltung werden sich durch die Erhöhung der Haftungssummen nach den Schätzungen der Ressorts Mehrausgaben für Schadensersatzleistungen in Höhe von insgesamt ca. 4,5 Millionen DM jährlich ergeben. Diese Mehrausgaben werden sich im Rahmen der betreffenden Einzelpläne auffangen lassen. Ein Personalmehrbedarf entsteht nicht. Die Länder und Kommunen haben keine konkreten Angaben gemacht. Sie haben sich überwiegend dahin geäußert, daß nicht mit nennenswerten Mehrausgaben zu rechnen sei.

Das Gesetz wird auch keine nennenswerten Auswirkungen auf die Einzelpreise und auf das Preisniveau haben. Die Erstreckung der Gefährdungshaftung auf Rohranlagen für weitere Energien und Stoffe wird sich gesamtwirtschaftlich nicht meßbar auswirken, zumal teilweise vertragliche Haftungsverschärfungen entfallen werden, die in diesem Bereich mangels einer gesetzlichen Regelung vielfach vereinbart worden sind (vgl. Kube, Der Betrieb 1971, S. 1899, 1902). Es ist auch nicht zu erwarten, daß die Erhöhung der Haftungssummen zu einer Anhebung der Versicherungsprämien führt. Die erhöhten Haftungssummen bleiben im Rahmen der schon heute üblichen Versicherungsdeckung. Außerdem ist in der Masse der Fälle, zumal im Straßenverkehr, zugleich ein Verschulden und damit eine unbegrenzte Haftung gegeben. Die Versicherungsprämien decken selbst dieses Risiko bis zu der vereinbarten Versicherungssumme (heute meist 1 Mio. DM) mit ab.

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1 (§ 1 RHG)

In die Vorschrift, die bisher lediglich die durch den Betrieb einer Eisenbahn verursachten Personenschäden betrifft, wird nunmehr auch die Haftung für Sachschäden einbezogen, die gegenwärtig den Gegenstand des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen für Sachschaden vom 29. April 1940 (Reichsgesetzbl. I S. 691) in der Fassung des Gesetzes vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710) bildet. Hierdurch und durch die daraus folgenden weiteren Änderungen wird die Verschmelzung mit dem Sachschadenhaftpflichtgesetz ermöglicht, das nebst der ergänzenden Verordnung vom 6. Mai 1941 (Reichsgesetzbl. I S. 252) aufgehoben werden soll.

Nach dem Wortlaut der §§ 1 RHG, 1 SHG ist eine Haftung nur für den Betrieb von Eisenbahnen und Straßenbahnen vorgesehen. Schon bei Erlaß des Reichshaftpflichtgesetzes ging man jedoch davon aus, daß der Begriff „Eisenbahnen" sehr weit auszulegen ist (vgl. Friese, Reichshaftpflichtgesetz S. 7). Die Rechtsprechung hat darunter auf oder in Schienen laufende Bahnen verstanden, die zum Transport von Personen und Gütern dienen. Demgemäß sind außer den Eisenbahnen im Sinne des allgemeinen Sprachgebrauchs z. B. auch Schwebebahnen, Untergrundbahnen, Zahnradbahnen und Seilschwebebahnen als Eisenbahnen im Sinne von § 1 RHG angesehen worden. Im Hinblick auf diese Entwicklung erscheint es zweckmäßig, aus Anlaß der Neufassung des Reichshaftpflichtgesetzes den bisherigen Begriff „Eisenbahnen" durch den auch in §§ 315, 315 a StGB verwendeten, das Gewollte besser zum Ausdruck bringenden Begriff „Schienen- und Schwebebahn" zu ersetzen. Skilifte werden nicht von der Vorschrift erfaßt, da die Benutzer nicht schwebend transportiert, sondern geschleppt werden. Bei Skiliften liegt die Hauptgefahrenquelle auch nicht in dem Betrieb der Anlage, sondern in der etwaigen Ungeschicklichkeit der Benutzer.

Die bisher in § 1 RHG geregelten Haftungsausschlüsse werden neu gefaßt:

a) Als Entlastungsgründe kennt das geltende Recht neben dem eigenen Verschulden des Getöteten oder Verletzten nach § 1 RHG nur die höhere Gewalt. Dagegen kann sich nach § 2 SHG der Schädiger außer auf höhere Gewalt auf ein unabwendbares Ereignis berufen, soweit die Eisenbahn oder Straßenbahn innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße liegt. Bei einem schienengebundenen, innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße verkehrenden Transportmittel ist die Entlastungsmöglichkeit des Betriebsunternehmers also unterschiedlich, je nachdem, ob es sich um Personenschäden – dann höhere Gewalt – oder Sachschäden – dann unabwendbares Ereignis – handelt. Diese Regelung erklärt sich daraus, daß bei Erlaß des Sachschadenhaftpflichtgesetzes die Straßenbahnen, soweit sie am allgemeinen Straßenverkehr teilnehmen, hinsichtlich der Sachschadenshaftung im Hinblick auf die gleichliegenden Verkehrsverhältnisse den Kraftfahrzeugen gleichgestellt werden sollten (Amtliche Begründung zum Gesetz vom 29. April 1940, Deutsche Justiz 1940, S. 544). Dagegen blieb die für Personenschäden geltende Regelung des § 1 RHG unverändert. Der Entwurf will diese historisch bedingte, sachlich jedoch nicht gerechtfertigte unterschiedliche Regelung beseitigen, und zwar in der Weise, daß künftig für die innerhalb des Verkehrsraums einer öffentlichen Straße betriebenen Schienenbahnen einheitlich der Entlastungsgrund des „unabwendbaren Ereignisses" gilt.

   Um die Angleichung an die Kraftfahrzeughaftung deutlich zum Ausdruck zu bringen, wird in Absatz 2 die bisher in § 2 RHG getroffene Regelung um eine dem § 7 Abs. 2 Satz 2 StVG entsprechende Vorschrift ergänzt. Da auch die geltende Fassung des § 2 SHG im gleichen Sinne zu verstehen ist (Amtliche Begründung a.a.O., S. 511), liegt darin keine sachliche Änderung.

   Hinsichtlich der Geltendmachung des Schadens bleibt ein Unterschied zwischen der Bahn- und der Kraftfahrzeughaftung insofern bestehen, als von der Übernahme einer dem § 15 StVG (und § 5 SHG) entsprechenden Regelung in das RHG abgesehen wird. Im Bereich der Bahnen besteht für den Fall der Tötung oder Körperverletzung auch nach geltendem Recht keine Anzeigepflicht für die Erhaltung der Schadensersatzansprüche. Die Rechtsstellung der Geschädigten soll in dieser Hinsicht nicht verschlechtert werden. Es empfiehlt sich im übrigen, diese Frage im RHG für Körperverletzungs- und Sachschäden gleich zu regeln.

b) Das eigene Verschulden des Verletzten wird in § 1 RHG nicht mehr als Entlastungsgrund aufge-

führt, jedoch als allgemeine Regelung für das RHG in § 2 a durch Bezugnahme auf § 254 BGB klargestellt. Eine sachliche Abweichung liegt darin nicht. Schon bisher ist § 1 RHG seit dem Inkrafttreten des BGB in ständiger Rechtsprechung unter fast einhelliger Zustimmung der Literatur (aA. Friese, Reichshaftpflichtgesetz, S. 108, 109) in dem Sinne verstanden worden, daß das eigene Verschulden des Verletzten lediglich im Rahmen der allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Vorschriften (§§ 254, 846 BGB) rechtserheblich ist. Demgemäß kann z. B. grobe Fahrlässigkeit des Verletzten im Wege der Abwägung dazu führen, daß eine Haftung der Eisenbahn aus Betriebsgefahr voll ausgeschlossen ist.

c) Der Ausschluß der Eisenbahnhaftung für beförderte oder zur Aufbewahrung angenommene Sachen durch Absatz 3 entspricht dem geltenden § 10 SHG und der zu diesem Gesetz ergangenen Durchführungsverordnung vom 5. Mai 1941. In der Sache stimmt sie bezüglich der beförderten Sachen mit der entsprechenden Vorschrift für die Kraftfahrzeughaftung (§ 8 a Abs. 1 Satz 2 StVG) überein.

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 1 a RHG)

Mit dieser Vorschrift wird die Haftungsregelung, die zur Zeit für Anlagen zur Fortleitung oder Abgabe von Elektrizität oder Gas gilt, auf entsprechende Anlagen für sonstige Energien und Stoffe ausgedehnt.

In Abweichung von der allgemeinen deliktischen Haftung hatte bereits die ursprüngliche Fassung des Reichshaftpflichtgesetzes eine gewisse Haftungsverschärfung für den Unternehmer bestimmter Betriebe vorgesehen (§ 2 RHG). Diese Vorschrift, die auch auf Elektrizitäts- und Gaswerke anzuwenden war (RGZ 67, 229; RGZ 147, 353), beruht jedoch ebenfalls auf dem – wenn auch modifizierten – Verschuldensprinzip und bot mit der fortschreitenden Entwicklung der Energieversorgung, die den Bau und die Unterhaltung weiträumiger Leitungssysteme erforderlich machte, keinen hinreichenden Schutz mehr. Demgemäß ist dem Inhaber einer Anlage zur Fortleitung oder Abgabe von Elektrizität oder Gas eine besondere Verantwortlichkeit dahin auferlegt worden, daß er für Schäden, die auf die typischen Wirkungen der Elektrizität oder des Gases zurückzuführen sind, grundsätzlich einzustehen hat, während er bei Schäden auf Grund des Zustands der Anlage von der Haftung befreit ist, wenn er nachweist, daß sich die Anlage in einem ordnungsmäßigen Zustand befand (Amtliche Begründung zu § 1 a RHG, Deutsche Justiz 1943, S. 430).

Die Beschränkung der verschärften Haftung auf Elektrizitäts- und Gasanlagen hat sich als zu eng erwiesen. Dies gilt insbesondere dann, wenn man – ausgehend von der Entstehungsgeschichte des § 1 a RHG – Gas im Sinne dieser Vorschrift lediglich als Energieträger versteht und damit sonstige Stoffe, die im Sprachgebrauch als „Gas" bezeichnet werden (z. B. Stickstoff, Wasserstoff, Sauerstoff, Äthylen), vom Anwendungsbereich dieser Vorschrift ausnimmt. Mit der technischen Entwicklung und der immer enger werdenden Verflechtung der Wirtschaft haben Bau und Betrieb von Leitungen mehr und mehr zugenommen. Außer den bereits erwähnten Leitungen zur Fortleitung von Gasen im weitesten Sinne seien etwa die Leitungen zum Transport von Öl und Ölprodukten genannt. Ein solches Rohrleitungsnetz ist im Interesse einer sicheren, kontinuierlichen und wirtschaftlichen Versorgung der Abnehmer unentbehrlich. Sein Betrieb ist jedoch mit Risiken behaftet, die sich einmal aus der Art und Menge des Transportgutes, zum anderen aber auch daraus ergeben können, daß wegen der häufig großen Ausdehnung des Leitungsnetzes eine Kontrolle auf etwaige Mängel und ein rasches Eingreifen im Schadensfall erschwert sind.

Soweit nicht § 1 a RHG oder sonstige Sondertatbestände (z. B. § 836 BGB) eingreifen, stehen dem Dritten im Schadensfall nach geltendem Recht nur Ansprüche aus unerlaubter Handlung zu. Hierfür ist jedoch grundsätzlich Voraussetzung, daß der Geschädigte u. a. ein schuldhaft rechtswidriges Verhalten dartut, was angesichts der Kompliziertheit der zugrunde liegenden Sachverhalte nicht immer einfach ist. Zum Teil hat man den Schutz des potentiell Geschädigten dadurch zu verbessern versucht, daß im Rahmen der Prüfung der Zulässigkeit der Enteignung im Zusammenhang mit dem Bau von Rohrleitungen Haftungsverträge geschlossen wurden, nach denen sich der Inhaber der Rohrleitung unter – aus der Sicht des Geschädigten – erleichterten Voraussetzungen zur Haftung verpflichtete (vgl. Kube, Der Betrieb 71, 1899, 1902). Diese Bestrebungen machen ebenfalls deutlich, daß die Verbesserung der Haftung vordringlich ist.

Eine weitere Notwendigkeit zur Haftungsverschärfung hat sich im Bereich der Wasserrohrleitungen ergeben. Die Rechtsprechung hatte sich verschiedentlich mit Fällen zu befassen, in denen nach Bruch oder Korrosion von Wasserleitungen Wasser in Häuser oder Lagerräume eingedrungen war und Schäden verursacht hatte; ferner ist es durch Unterspülungen von Straßen zu Straßeneinbrüchen gekommen, die zu Verkehrsunfällen geführt haben. Hierbei blieben Ansprüche aus § 836 BGB wegen des nach Absatz 1 Satz 2 zulässigen Entlastungsbeweises vielfach erfolglos. Die Rechtsprechung hat sich zum Teil bemüht, durch Analogien (z. B. zu § 1004 BGB; § 906 Abs. 2 BGB; § 1 a RHG; zum enteignungsgleichen Eingriff) einen Ersatzanspruch zu begründen. Der Bundesgerichtshof (BGHZ 55, 229) hat diese Konstruktionen abgelehnt und ausschließlich § 836 BGB für anwendbar erklärt; er hat dabei darauf hingewiesen, daß eine Ablehnung der Gefährdungshaftung bei Wasserrohrbrüchen in vielen Fällen zu einer Versagung von Ersatzansprüchen überhaupt führe, da diese Brüche in der Regel auf

inneren Fehlern der Rohrleitungen beruhen, die im Zeitpunkt ihrer Verlegung auch bei Anwendung gehöriger Sorgfalt nicht festzustellen sind und die später durch Kontrollmaßnahmen zumutbarer Art nicht aufgespürt werden können. Der Bundesgerichtshof hat sich im Hinblick auf das der Gefährdungshaftung zugrunde liegende Enumerationsprinzip jedoch nicht als befugt angesehen, dem Gesetzgeber vorzugreifen und von sich aus ohne besondere gesetzliche Grundlage eine Anwendung der Haftungstatbestände des Reichshaftpflichtgesetzes vorzunehmen. Diese Lücke, die zu vielfach als unbillig empfundenen Ergebnissen geführt hat, soll nunmehr geschlossen werden.

Der Entwurf erstreckt das für Elektrizitäts- und Gasanlagen geltende Haftungssystem im wesentlichen unverändert auf die neu einzubeziehenden Anlagen. Im einzelnen ist zu bemerken:

Die Formulierung „Gasen" soll sicherstellen, daß nicht nur Gas als Energieträger, sondern entsprechend dem Sprachgebrauch (z. B. § 24 Abs. 3 Nr. 3 GewO) auch sonstige Arten von Gasen unter die Vorschrift fallen. Unter Flüssigkeiten sind z. B. Öl und Ölprodukte, aber auch Wasser zu verstehen; als Anlage zur Fortleitung und Abgabe von Dämpfen kommen z. B. Fernheizungen in Betracht.

Die Gefährdungshaftung nach § 1 a Abs. 1 Satz 1 RHG besteht nur, soweit Wirkungen von Elektrizität, Gasen, Dämpfen oder Flüssigkeiten von einer Stromleitungs- oder Rohrleitungsanlage oder einer Anlage zur Abgabe der bezeichneten Energien oder Stoffe ausgehen. Durch die Formulierung „Stromleitungs- und Rohrleitungsanlage" soll zum einen klargestellt werden, daß – abgesehen von den Stromleitungsanlagen – nur verrohrte Anlagen erfaßt werden und nicht auch eingefaßte offene Gräben und Kanäle; insoweit bestehen natürlich Risiken – etwa das der Überschwemmung –, in die durch die Vorschrift nicht eingegriffen werden soll. Ferner werden durch die nunmehrige Formulierung auch Schäden erfaßt, die bei Tests und Probeläufen der Leitungsanlagen entstehen können. Darüber hinaus soll durch die jetzt gewählte Fassung sichergestellt werden, daß im Bereich der bezeichneten Energien und Stoffe sämtliche Rohrleitungsanlagen der Gefährdungshaftung unterfallen. Dies gilt anders als nach bisherigem Recht auch für Leitungen, die der Gewinnung dienen. Beispielsweise kann die Gewinnung von Erdöl und Erdgas ein Leitungssystem erforderlich machen, das diese Stoffe über weite Strecken einer Sammelstelle zuführt. Es ist nicht gerechtfertigt, derartige Leitungsanlagen aus dem Anwendungsbereich der Vorschrift auszunehmen. Sie sind in gleicher Weise gefährlich wie andere Leitungsanlagen mit entsprechenden Energien und Stoffen. Die Interessenlage ist sowohl aus der Sicht des Geschädigten als auch aus der Sicht des Inhabers der Anlage gleich. Die Vorschrift gilt jedoch weiterhin nicht, wenn Schäden durch Rohrleitungsanlagen innerhalb des befriedeten Betriebsgeländes entstehen. Insoweit greift § 1 a Abs. 3 Nr. 1 RHG ein. Diese Regelung ist deshalb gerechtfertigt, weil die betreffenden Anlagen im allgemeinen keine Gefahr für die Öffentlichkeit darstellen und jedenfalls die Schadensursache besser faßbar ist.

Der verschiedentlich erhobenen Forderung, im Bereich der hier interessierenden Energien und Stoffe die Produktionsstätten insgesamt in die Regelung des § 1 a Abs. 1 RHG einzubeziehen, ist nicht entsprochen worden, weil sich sonst die Frage ergeben würde, ob nicht in gleicher Weise auch sonstige Betriebe, die gefährliche Güter produzieren oder gefährliche Fertigungsmethoden anwenden, in die Gefährdungshaftung einbezogen werden müßten.

Entsprechend dem geltenden Recht wird die Unterscheidung zwischen der Wirkungs- und der Zustandshaftung beibehalten. Eine Gefährdungshaftung im eigentlichen Sinne besteht nur, wenn der Schaden auf die Wirkungen der transportierten Stoffe oder Energien zurückzuführen ist. Zu erwähnen sind etwa Brände oder Explosionen durch ausströmendes Gas oder Unterspülungen durch Flüssigkeiten. Eine Verpflichtung zum Ersatz besteht aber auch dann, wenn der Schaden durch die von der Anlage ausgehenden mechanischen Einwirkungen verursacht ist, z. B. durch das Herabfallen von Leitungsrohren. Der Ersatzpflichtige wird in diesen Fällen jedoch von der Leistung frei, wenn er beweist, daß sich die Anlage in ordnungsgemäßen Zustand befand. Die dem besonderen Schutz der Gewässer dienende Vorschrift des § 22 WHG wird durch die Neuregelung nicht berührt.

In Übereinstimmung mit dem geltenden § 1 a RHG sieht der Entwurf davon ab, die Haftung nach dieser Vorschrift davon abhängig zu machen, daß die Anlage unter Druck steht. Eine solche Einschränkung erscheint nicht sachgemäß, da dann möglicherweise nicht die Fälle erfaßt würden, in denen Flüssigkeiten lediglich unter Ausnutzung des Gefälles in Rohrleitungen transportiert werden. Im Interesse eines umfassenden Schutzes des Betroffenen sollen auch dabei entstehende Schadensfälle in die Neuregelung einbezogen werden.

Im Gegensatz zur geltenden Fassung wird darauf verzichtet, daß der Schaden durch einen Unfall, d. h. durch ein plötzlich auftretendes schädigendes Ereignis herbeigeführt sein muß. Die derzeitige Regelung könnte dazu führen, daß etwa ein durch eine längere Zeit dauernde Summierung von Einzelursachen entstandener Schaden, z. B. eine Schädigung durch langsames Ausströmen von Gas, nicht als Unfall angesehen würde und deshalb ersatzlos bliebe. Eine solche Unterscheidung erscheint im Hinblick auf Art und Ausmaß der möglichen Gefahren nicht gerechtfertigt.

Die Haftung umfaßt jeden Personen- oder Sachschaden, ist jedoch summenmäßig (§§ 7 a, 7 b RHG) beschränkt. Zum Ersatz verpflichtet ist der Inhaber der Anlage. Darunter ist nicht nur der Eigentümer zu

verstehen, sondern – etwa im Fall eines Betriebsführungsvertrages – auch derjenige, dem die tatsächliche Verfügungsgewalt über den Betrieb zusteht.

Der Ausschluß der Haftung richtet sich nach den für Elektrizitäts- und Gasanlagen geltenden Vorschriften. Die Haftung entfällt daher – außer beim Herabfallen von Leitungsdrähten – allgemein bei höherer Gewalt (Abs. 3 Nr. 3), also beispielsweise bei unvorhersehbaren Naturkatastrophen. Sie entfällt ferner wie schon nach geltendem Recht, wenn der Schaden durch eine Anlage innerhalb eines Gebäudes oder innerhalb eines im Besitz des Inhabers der Anlage stehenden befriedeten Grundstücks entstanden ist (Absatz 3 Nr. 1). Das Merkmal „befriedet" erfordert wie bei § 123 StGB (vgl. Friese, Reichshaftpflichtgesetz, S. 142) keine völlige Abschließung. Vielmehr genügt die jedermann erkennbare Zugehörigkeit eines Grundstücks zu einem Geschäftsraum (vgl. – für eine zur Straße hin offene Tankstelle – BayObLG, Juristische Rundschau 1965 S. 265). Absatz 3 Nr. 2 wird im Hinblick darauf, daß weitere Anlagen in das Gesetz einbezogen werden, neu gefaßt.

Der bisherige Absatz 4 wird durch den neu eingefügten § 2 a ersetzt.

Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 2 a RHG)

Die Frage des Mitverschuldens ist bisher gesondert in § 1 und § 1 a Abs. 4 RHG geregelt. Durch die Verschmelzung des SGH mit dem RHG wäre eine weitere dem bisherigen § 3 SHG entsprechende Vorschrift erforderlich geworden. Zur Vereinfachung werden deshalb die bisherigen Einzelregelungen durch eine für alle Tatbestände des RHG geltende Bestimmung ersetzt.

Zu Artikel 1 Nr. 4 (§ 4 RHG)

Die Vorschrift, die kein Gegenstück in anderen Gefährdungshaftungsgesetzen hat, hat ihre Bedeutung im wesentlichen verloren. Die dort unter bestimmten Voraussetzungen vorgesehene Anrechnung von Versicherungsleistungen ist durch neuere Gesetze, etwa die Reichsversicherungsordnung und die Unfallfürsorgevorschriften des Beamtenrechts, weitgehend überholt. Auch im übrigen dürfte sich die Anrechnung von Leistungen aus dem Gesichtspunkt der Vorteilsausgleichung ergeben. Die Vorschrift wird daher ersatzlos gestrichen.

Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 5 RHG)

Die Fassung übernimmt die Unabdingbarkeit der Haftungsregelung, soweit es sich um Personenschäden handelt, der Sache nach unverändert und unter Ausdehnung auf die neuen Haftungstatbestände. Auf Sachschäden ist die Vorschrift nicht erstreckt. Das bedeutet eine Annäherung an die im geschäftsmäßigen Kraftfahrzeugverkehr geltenden Grundsätze. Insoweit kann die nach Maßgabe des § 8 a Abs. 1 Satz 2 StVG für mitgeführte Sachen geltende Gefährdungshaftung, wie ein Umkehrschluß aus § 8 a Abs. 2 Satz 1 StVG ergibt, ausgeschlossen oder beschränkt werden. Es erscheint sachgerecht, die nämlichen Grundsätze auch im Bereich der Bahnen zur Anwendung zu bringen. Die Vorschrift stellt allerdings, soweit es die Haftung der Inhaber von Stromleitungs- und Rohrleitungsanlagen betrifft, eine Abweichung vom geltenden Recht dar. Die Unabdingbarkeit erscheint jedoch in diesem Bereich nicht geboten. Hier kommen Haftungsvereinbarungen vor allem im Rahmen von Verträgen in Betracht, die die Benutzung von Land für Stromleitungs- und Rohrleitungsanlagen zum Gegenstand haben. Insoweit wird aber den betreffenden Eigentümern die Möglichkeit von Sachschäden durch diese Anlagen derart präsent sein, daß sie sich in der Regel auf haftungsausschließende oder -mindernde Klausel nicht einlassen werden. Es ist freilich auch denkbar, daß die Beteiligten dem Sachschadenrisiko durch die Vereinbarung entsprechend erhöhter Benutzungsgebühren Rechnung tragen oder daß sie sich auf Schadenspauschalierungen oder andere Regulierungsvereinfachungen einigen. Solche Vertragsgestaltungen sollen durch das Gesetz nicht ausgeschlossen werden. Weiter erscheint es auch gerechtfertigt, den Inhabern von Stromleitungs- und Rohrleitungsanlagen die Möglichkeit offen zu lassen, die Ersatzpflicht im Falle der Kreuzung von Leitungen untereinander oder mit öffentlichen Straßen oder mit Eisenbahnen vertraglich zu regeln.

Die Unabdingbarkeit betrifft nur die nach dem RHG bestehenden Ansprüche wegen Personenschäden und läßt eine Freizeichnung für weitergehende deliktische Ansprüche (§ 823 BGB) innerhalb der allgemeinen Schranken unberührt. Entsprechend der zu der gleichlautenden Vorschrift des § 8 a Abs. 2 Satz 2 StVG vertretenen Auffassung (vgl. Jagusch, Straßenverkehrsrecht, 21. Aufl., § 8 a StVG, Rdnr. 24) sollen mit der Formulierung „Bestimmungen" Benutzungsordnungen und Bestimmungen ähnlicher Art erfaßt werden. Es ist nicht beabsichtigt, durch die Fassung etwa Vorschriften des Sozialversicherungsrechts und Beamtenrechts, durch die allgemein zivilrechtliche Ansprüche ausgeschlossen werden (z. B. §§ 636 ff. RVO, § 151 BBG, § 81 BRRG) zu ändern.

Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 7 RHG)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung in Anpassung an § 13 Abs. 2 StVG. Der bisherige Satz 2 ist wegen § 850 b ZPO entbehrlich.

Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 7 a RHG)

Durch die Vorschrift wird aus den Gründen, die im allgemeinen Teil der Begründung näher erläutert sind, die bisherige Haftungshöchstgrenze für Personenschäden verdoppelt. Zugleich wird die Frage, ob im Falle mehrerer Unterhaltsberechtigter nach

einem Getöteten der Haftungshöchstbetrag für jeden Berechtigten oder für den Gesamtanspruch aller Berechtigten gilt, entsprechend der schon bisher ganz überwiegend vertretenen Auffassung (Friese, Reichshaftpflichtgesetz, S. 224; Geigel, Haftpflichtprozeß, 15. Aufl. 1972, 4. Kap., Rdnr. 184; OLG München VersR 60, 1002; a. A. Schulz VersR 67, 539) im ersteren Sinne klargestellt.

Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 7 b RHG)

Die Vorschrift enthält die notwendigen Änderungen zur Erhöhung der Haftungshöchstgrenze bei Sachschäden. Als Grenze wird ein Betrag von 100 000 DM vorgeschlagen, der der künftig im Straßenverkehrsrecht geltenden Summe entspricht. Zwar läßt sich insbesondere bei Rohrleitungen zum Transport bestimmter Stoffe nicht ausschließen, daß ein größerer Sachschaden entsteht. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß der Schadensersatz gemäß § 7 b Abs. 3 RHG der Begrenzung nicht unterliegt, soweit es sich um die Beschädigung von Grundstücken handelt. Demgemäß wird auch für die aus der Beschädigung von Grundstücken entstehenden Schäden wie z. B. die Entbehrung der Sachnutzung (vgl. Friese, Reichshaftpflichtgesetz, S. 226) unbegrenzt gehaftet. Desgleichen bleiben die Vorschriften unberührt, nach denen aufgrund des Wasserhaushaltsgesetzes Ersatz zu leisten ist. Es erscheint daher nicht erforderlich, für einzelne Bereiche höhere Haftungshöchstgrenzen, deren Staffelung im übrigen Abgrenzungsschwierigkeiten bereiten dürfte, vorzusehen.

Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 8 RHG)

Die Vorschrift wird an vergleichbare Verjährungsvorschriften angeglichen.

Entsprechend der in § 852 BGB, § 14 StVG, §§ 39, 47 LuftVG, § 32 AtomG getroffenen Regelung soll nunmehr für den Beginn der Verjährungsfrist auf den Zeitpunkt abgestellt werden, in dem der Ersatzberechtigte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt hat. Ferner wird eine absolute Verjährungsfrist von 30 Jahren bestimmt.

Absatz 2 übernimmt den bisher im Reichshaftpflichtgesetz fehlenden, im Zusammenhang mit der Gefährdungshaftung entwickelten Gedanken (§ 14 Abs. 2 StVG, § 39 Abs. 2 LuftG, § 6 Abs. 2 SHG, § 32 Abs. 2 AtomG), daß die Verjährung während des Schwebens von Verhandlungen gehemmt ist.

Absatz 3 entspricht § 8 Satz 3 RHG.

Zu Artikel 1 Nr. 10 und 11 (§§ 9, 9 a RHG)

Es handelt sich um eine Verschmelzung der bisherigen §§ 9, 9 a RHG und § 7 SHG. Entsprechend dem bisherigen § 9 RHG (vgl. auch § 33 AtomG) läßt die Vorschrift – anders als § 16 StVG, § 9 a RHG und § 7 SHG – nicht nur reichs- (bundes-)rechtliche Vorschriften unberührt, sondern im Interesse eines umfassenden Opferschutzes auch sonstige gesetzliche Vorschriften, die einen weitergehenden Ersatzanspruch gewähren. Daneben bleiben auch etwaige weitergehende vertragliche Absprachen unberührt.

Zu Artikel 1 Nr. 12 (§ 9 b RHG)

Die geltende Fassung dieser Vorschrift regelt, beschränkt auf die durch Anlagen im Sinne von § 1 a verursachten Personen- und Sachschäden, den Ausgleich im Innenverhältnis zwischen mehreren Schädigern sowie den Fall, daß einem Anlageninhaber ein Schaden durch einen anderen Anlageninhaber zugefügt worden ist. Abweichend vom Grundsatz des § 426 Abs. 1 Satz 1 BGB, wonach Gesamtschuldner im Zweifel zu gleichen Anteilen verpflichtet sind, stellt § 9 b RHG für die Schadensverteilung auf die Umstände, insbesondere die Zurechnung der Verursachung ab. Vergleichbare Vorschriften finden sich in § 8 SHG, § 41 LuftVG sowie § 17 StVG. Die Neufassung dehnt diese Regelung unter Einbeziehung des bisherigen § 8 SHG auf alle Gefährdungshaftungstatbestände des Reichshaftpflichtgesetzes aus.

Zu Artikel 1 Nr. 13

Die Rechtsprechung (RGZ 60, 300) hatte schon bisher angenommen, daß auch ohne eine ausdrückliche Bestimmung, wie sie in § 11 SHG, § 56 LuftVG und § 20 StVG enthalten ist, für Klagen nach dem Reichshaftpflichtgesetz auch das Gericht zuständig sei, in dessen Bezirk sich der Betriebsunfall ereignet habe. Diese Regelung, die wegen der Möglichkeit der Aufklärung des Sachverhalts durch ein ortsnahes Gericht sachgerecht ist, soll nunmehr zur Klarstellung in das Reichshaftpflichtgesetz aufgenommen werden.

Zu Artikel 2 Nr. 1 (§ 8 StVG)

Die Neufassung beseitigt die Sonderregelung, die bisher Kraftfahrzeuge, die auf ebener Bahn mit keiner höheren Geschwindigkeit als 20 km in der Stunde fahren können, von der Haftung nach § 7 StVG ausnahm.

Die Haftungsprivilegierung für langsam fahrende Fahrzeuge durch das Kraftfahrzeuggesetz vom 3. Mai 1909 (RGBl. 437) beruhte in erster Linie auf der Besorgnis, daß man dem sich gerade erst entwickelnden Kraftverkehr mit den Haftpflichtbestimmungen Belastungen auferlege, die er möglicherweise nicht tragen könne. Die aus wirtschaftlichen und militärischen Gründen erwünschte Einbürgerung von Lastkraftwagen erschien gefährdet. Diese sollten gegenüber den mit tierischer Kraft bewegten Fuhrwerken haftungsmäßig nicht benachteiligt werden, da sie nicht wesentlich gefährlicher als diese seien. War Ausgangspunkt für die verschärfte Haftung die „Autoraserei", so lag es nahe, langsame Fahrzeuge

von der Gefährdungshaftung auszunehmen (vgl. Müller, Straßenverkehrsrecht, 22. Aufl. 1969, § 8 Rdnr. 3).

Diese Erwägungen sind durch die zwischenzeitliche Entwicklung weitgehend überholt. Die Motorisierung hat inzwischen einen Stand erreicht, der es nicht länger erforderlich macht, bestimmte Bereiche durch Haftungsprivilegierungen zu fördern. Die Tatsache, daß die genannten Fahrzeuge wegen ihrer geringen Geschwindigkeit weniger gefährlich sind, konnte zu Zeiten geringer Verkehrsdichte die Ausnahmeregelung rechtfertigen. Die größere Geschwindigkeit kann unter den heutigen Verkehrsverhältnissen aber nicht mehr als entscheidendes Kriterium für die Haftungsverschärfung angesehen werden. Die für die baubedingt langsam fahrenden Fahrzeuge im allgemeinen typischen Eigenschaften wie z. B. größere Masse und Schwerfälligkeit stellen bei der derzeitigen Verkehrsdichte ebenfalls bedeutende Risikofaktoren dar. Die Betriebsgefahr dieser Fahrzeuge wird durch die begrenzte Geschwindigkeit nicht derart gemindert, daß eine Gefährdungshaftung unangemessen wäre. Im Interesse des Schutzes der übrigen Verkehrsteilnehmer erscheint es daher geboten, die bisherige Haftungsbegünstigung zu beseitigen. Eine dahingehende Entschließung hat auch der 11. Deutsche Verkehrsgerichtstag 1973 gefaßt.

Von der Änderung sind nicht nur die insbesondere in der Bau- und Landwirtschaft verwendeten langsam fahrenden Transportfahrzeuge betroffen, sondern auch sonstige Landfahrzeuge wie z. B. Zugmaschinen, Raupenfahrzeuge sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen wie etwa Straßenbaugeräte, die ebenfalls unter den Begriff des Kraftfahrzeugs im Sinne von § 1 StVG fallen (vgl. Müller, a.a.O. § 1 StVG, Rdnr. 4 ff.; Jagusch, Straßenverkehrsrecht, 21. Aufl., 1972, § 1 StVG, Rdnr. 2 ff.). Die Vorschrift erfaßt jedoch nur das Betriebsrisiko. Wird das Kraftfahrzeug nicht zum Zwecke der Fortbewegung, sondern ausschließlich zu anderen Zwecken – beispielsweise zum stationären Arbeitseinsatz – verwendet, greift die Gefährdungshaftung nicht ein (vgl. Müller, a.a.O., § 7 StVG, Rdnr. 89).

Bei den Vorarbeiten zu dem Gesetzentwurf ist in Erwägung gezogen worden, die jetzt in die Gefährdungshaftung einzubeziehenden Kraftfahrzeuge bis 20 km/h durch eine entsprechende Änderung des § 2 Abs. 1 Nr. 6 des Pflichtversicherungsgesetzes auch der Pflichtversicherung zu unterwerfen. Eine solche Regelung erscheint jedoch nicht zwingend geboten. Nach den eingeholten Informationen sind die betreffenden Kraftfahrzeuge fast lückenlos in Betriebshaftpflichtversicherungen mitversichert. Im Vergleich hierzu würde eine Pflichtversicherung mit Einzelpolice wegen des damit auf seiten der Versicherer verbundenen Verwaltungsaufwandes höhere Versicherungsprämien erfordern. Auch auf seiten sowohl der Halter als auch der Straßenverkehrsbehörden entstünde zusätzlicher Aufwand. Das Bestehen der Pflichtversicherung müßte überwacht werden. Dieserhalb würde eine Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge erforderlich. Im Zusammenhang hiermit wären die betreffenden Kraftfahrzeuge jeweils vorzuführen, umzumelden, abzumelden und ggf. stillzulegen. Aus diesen Gründen ist von der Einführung einer Pflichtversicherung abgesehen worden.

Zu Artikel 2 Nr. 2 (§ 12 StVG)

Durch die Änderung werden die Haftungshöchstgrenzen aus den unter 2 a) der allgemeinen Bemerkungen aufgeführten Gründen angehoben.

Nach der derzeitigen Fassung des § 12 StVG gilt – abgesehen von dem Fall der entgeltlichen, geschäftsmäßigen Personenbeförderung – der gleiche Haftungshöchstbetrag ohne Rücksicht auf die Zahl der durch dasselbe Ereignis betroffenen Opfer. Das Gesetz hatte damit die früher bestehende und als sinnvoll anzusehende Staffelung je nachdem, ob eine oder mehrere Personen geschädigt waren, aufgegeben. Der Grund hierfür lag darin, daß das einzelne Opfer möglichst weitgehend, d. h. bis zur Höhe der Mindestversicherungssumme, geschützt werden sollte, daß diese andererseits aber auch die Obergrenze für die Haftungshöchstbeträge nach dem Straßenverkehrsgesetz darstellte (vgl. den Schriftlichen Bericht des Wirtschaftsausschusses, Band 99 der BT-Drucksachen, IV/3573). Nachdem die Verordnung zu § 4 Abs. 2 des Pflichtversicherungsgesetzes vom 23. Juli 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 1109) – abweichend von der Rechtslage zur Zeit der Festsetzung der Haftungshöchstgrenzen im Jahre 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 221) – nunmehr unterschiedliche Mindestversicherungssummen für eine und mehrere geschädigte Personen (hierfür 750 000 DM) vorsieht, kann wieder eine Abstufung vorgenommen werden. Die Fassung des Entwurfs lehnt sich an frühere Vorbilder (vgl. § 12 in der Fassung des Straßenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1952, BGBl. I S. 837) an.

Zu Artikel 3 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Das geltende Haftungsrecht unterscheidet sich in verschiedener Hinsicht von den für andere Verkehrsbereiche getroffenen Bestimmungen. Dies ist eine Folge davon, daß der Luftverkehr in sehr viel stärkerem Maße als der Verkehr auf Schiene und Straße internationalen Regelungen unterworfen ist, die wegen des in der Regel grenzüberschreitenden Charakters des Luftverkehrs Rückwirkungen auf das innerstaatliche Recht haben, und zwar auch insoweit, als sie nicht bindend sind. Um die an sich wünschenswerte Einheitlichkeit der Haftungsregelung im Lufttransport zu wahren, hat sich der Gesetzgeber in der Vergangenheit bemüht, das innerstaatliche Haftungsrecht weitgehend an den geltenden internationalen Vereinbarungen zu orientieren. Schwierigkeiten bei der Durchsetzung neuer inter-

nationaler Regelungen haben aber inzwischen dazu geführt, daß das am internationalen Recht ausgerichtete innerstaatliche Lufthaftungsrecht hinsichtlich des Haftungsumfangs hinter den in sonstigen Verkehrsbereichen geltenden Bestimmungen zurückgeblieben ist und keinen ausreichenden Schutz mehr bietet. Mit dem Entwurf wird versucht, einerseits die Haftung für Schäden durch den Betrieb von Luftfahrzeugen in dem notwendig gewordenen Umfang zu verbessern, andererseits internationalen Regelungen im Interesse der Einheitlichkeit des Haftungssystems soweit wie möglich Rechnung zu tragen.

Zu Artikel 3 Nr. 1 (§ 37 LuftVG)

Die Vorschrift regelt den Haftungsumfang bei Schäden, von denen Personen und Sachen betroffen sind, die nicht im Luftfahrzeug befördert wurden. Die geltende Fassung beruht auf einer Änderung des Luftverkehrsgesetzes durch das Gesetz vom 25. Juli 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 529). Der Gesetzgeber hatte damals die Haftungshöchstgrenzen des Römer Abkommens von 1952 über Schäden, welche Dritten auf der Erde durch ausländische Luftfahrzeuge zugefügt werden (abgedruckt bei Alex Meyer, Internationale Luftfahrtabkommen, Band II – 1955 – S. 82 ff.), für das innerstaatliche Recht übernommen, obwohl die Bundesrepublik dem Abkommen nicht beigetreten war. Dies geschah aus der Erwägung, daß die im Abkommen vorgesehenen Haftungshöchstbeträge einen internationalen Maßstab für die Höhe der Haftung des Luftfahrzeughalters für Drittschäden bilden (Regierungsentwurf zu § 37 LuftVG, Drucksache IV/1646).

In der Zwischenzeit hat man sich im Rahmen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation um eine Revision des Römer Abkommens bemüht, und zwar insbesondere mit dem Ziel, die Haftungshöchstgrenzen anzuheben, deren gegenwärtige – zu geringe – Höhe wesentlich dazu beigetragen hat, daß das Abkommen bisher nicht von einer größeren Zahl bedeutender luftfahrttreibender Staaten ratifiziert worden ist. Die Beratungen haben bisher zu keinem Ergebnis geführt.

Im Hinblick auf den ungewissen Ausgang der Bemühungen um eine allgemein annehmbare internationale Lösung wird mit dem Entwurf die bisher bestehende Anlehnung an das Römer Abkommen aufgegeben und im Interesse eines verbesserten Opferschutzes eine eigenständige Regelung getroffen. Die Staffelung der Haftungshöchstgrenzen nach dem Gewicht wird, da dieses – insbesondere auch wegen des mitgeführten Treibstoffes – ein wesentlicher Faktor für die Gefährlichkeit und das Ausmaß etwaiger Schäden ist, im Grundsatz beibehalten, jedoch vereinfacht. In der untersten Gewichtsklasse wird in Anlehnung an die durch § 12 StVG in der Fassung des Entwurfs vorgesehene Regelung, die bei mehreren Geschädigten die Haftung auf 750 000 DM für Personenschäden und 100 000 DM für Sachschäden beschränkt, auf 850 000 DM festgesetzt. Dabei ist zu berücksichtigen, daß nach § 37 Abs. 2 Satz 1 LuftVG in der Fassung des Entwurfs die Höchstsumme des Schadensersatzes für jede verletzte Person auf 500 000 DM begrenzt ist.

Für die Gruppe der Luftfahrzeuge zwischen 1000 und 2000 Kilogramm Gewicht wird zum Grundbetrag eine Steigerung von 650 DM je Kilogramm Gewicht vorgesehen. In die Gewichtsklassen bis 2000 Kilogramm fallen fast 90 v. H. des gegenwärtigen Luftfahrzeugbestands in der Bundesrepublik. Der gewichtsabhängige Steigerungsbetrag verringert sich bei Luftfahrzeugen mit mehr als 2000 Kilogramm Gewicht von dieser Grenze ab auf 200 DM je Kilogramm. Als Haftungshöchstgrenzen ergeben sich danach ungefähr für die Boeing 707 (etwa 150 000 Kilo) 30 Millionen DM, für die DC 10 (etwa 250 000 Kilo) 50 Millionen DM und für die Boeing 747 (etwa 320 000 Kilo) 65 Millionen DM.

Die vorgesehenen Summen übersteigen erheblich die Haftungshöchstbeträge des geltenden Rechts. Sie erscheinen in dieser Höhe jedoch erforderlich, um etwa auch in den Fällen, in denen ein Luftfahrzeug über dicht besiedeltem Gebiet abstürzt, eine angemessene Entschädigung sicherzustellen. Nach § 43 Abs. 1 LuftVG in Verbindung mit §§ 102 ff. der Luftverkehrszulassungsordnung muß sich der Halter eines Luftfahrzeugs grundsätzlich in der Höhe des nach § 37 LuftVG möglichen Umfangs der Ersatzpflicht versichern lassen.

Durch die in Absatz 4 Satz 1 vorgesehene Änderung wird erreicht, daß von der gesamten Entschädigungssumme ein größerer Teil als bisher vorab für die Befriedigung von Ansprüchen wegen Personenschäden dient, deren Ausgleich im Verhältnis zu den Sachschäden von größerer Bedeutung ist.

Zu Artikel 3 Nr. 2 (§ 46 LuftVG)

Der Haftungshöchstbetrag für Personenschäden, die Passagiere bei innerstaatlichen Flügen erleiden, beträgt z. Z. 67 500 DM. Dieser Betrag ist durch das Gesetz vom 25. Juli 1964 (Bundesgesetzbl. I S. 529) festgesetzt worden, weil für internationale Flüge aufgrund des Warschauer Abkommens in der Fassung des Haager Protokolls (Gesetz vom 7. August 1958, Bundesgesetzbl. II S. 291) eine entsprechende Haftungshöchstgrenze galt. Das innerstaatliche Recht über die Haftung gegenüber Flugpassagieren folgte damit der international geltenden Regelung ungeachtet der Tatsache, daß für die Haftung sonstiger Verkehrsträger in der Bundesrepublik abweichende Bestimmungen getroffen waren. Entsprechend der Haftung für Personenschäden ist auch die Haftung für beförderte Güter in Anlehnung an die internationalen Vereinbarungen geregelt worden.

Die Verbesserung der Haftung im innerstaatlichen Luftverkehr ist im Hinblick auf die langjährigen Bemühungen zur Revision des Warschauer Abkom-

mens zurückgestellt worden. Diese haben inzwischen insofern zu einem Teilergebnis geführt, als durch das Änderungsprotokoll von Guatemala vom 8. März 1971 (in Übersetzung abgedruckt in der Zeitschrift für Luftrecht und Weltraumrechtsfragen 1971, 176) das Haftungssystem für Personenschäden (einschließlich des Gepäcks) umgestaltet und die Haftungshöchstgrenzen heraufgesetzt worden sind. Weitere Änderungen haben sich durch das Änderungsprotokoll von Montreal vom 25. September 1975 ergeben. Die Änderungsprotokolle sind noch nicht in Kraft getreten; es ist gegenwärtig auch noch nicht abzusehen, wenn sie wirksam werden.

Für die internationale Luftbeförderung bleibt es daher nach § 51 LuftVG vorerst bei der international vereinbarten Regelung. Dagegen sieht der Entwurf für das innerstaatliche Recht unter Lösung von dem Prinzip der weitgehenden Übereinstimmung von nationalem und internationalem Recht vor, die Haftungshöchstgrenze in dem erforderlichen Maße anzuheben.

Um andererseits die Verbindung zu der internationalen Entwicklung beizubehalten, wird die neue Höchstsumme auf den Betrag festgesetzt, der der Haftungshöchstgrenze im Änderungsprotokoll von Montreal entspricht. Die dort vorgesehenen 100 000 Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds entsprechen unter Berücksichtigung der Kursschwankungsbreite einem Betrag von etwa 320 000 DM. Dieser Betrag wird deshalb im Rahmen des § 46 LuftVG vorgesehen.

Die Haftung gegenüber Flugpassagieren bleibt damit umfangmäßig nicht unerheblich hinter der Haftung gegenüber Fahrgästen der Eisenbahn und des gewerblichen Kraftverkehrs zurück. Dieser Nachteil kann aber, um die Möglichkeit einer späteren einheitlichen Regelung im nationalen und internationalen Lufttransport-Recht nicht zu erschweren, hingenommen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Art des Lufttransports und das ihm eigene Buchungssystem es dem Passagier im allgemeinen gestatten, sich vor Antritt der Reise einen zusätzlichen Versicherungsschutz für den Fall zu verschaffen, daß die gesetzliche Haftungsregelung nicht ausreichen sollte.

Das Änderungsprotokoll von Guatemala hat die unterschiedliche Haftung für Obhutsgepäck und aufgegebenes Gepäck, die in das Luftverkehrsgesetz eingegangen ist, beseitigt. Der Entwurf folgt diesem Vorbild, bezieht demgemäß in Absatz 3 das aufgegebene Gepäck ein und setzt die Haftungshöchstgrenze entsprechend dem Änderungsprotokoll von Montreal auf 3200 DM neu fest. Dagegen bleibt der Haftungsbetrag in Absatz 2, dessen Anwendungsbereich auf beförderte Güter beschränkt wird, vorerst unverändert, weil insoweit international noch keine Änderung vorgesehen ist und die Parteien des Luftbeförderungsvertrags die Möglichkeit haben, einen ihnen angemessenen erscheinenden Haftungsbetrag zu vereinbaren.

Zu Artikel 4 (§ 852 BGB)

Der neue Absatz 2 übernimmt die für Gefährdungshaftungsansprüche geltende Regelung (Artikel 1 Nr. 9), die die vergleichsweise Erledigung von Schadensersatzansprüchen begünstigt, für deliktische Ansprüche.

Zu Artikel 5

Absatz 1 der Vorschrift stellt klar, daß die Vorschriften dieses Gesetzes keine Anwendung finden, wenn das schädigende Ereignis vor seinem Inkrafttreten eingetreten ist. Artikel 4 soll jedoch auch schon für laufende Fälle gelten.

Absatz 2 der Vorschrift sieht eine begrenzte Rückwirkung vor, um in bestimmten Fällen die Anpassung unzulänglich gewordener Renten zu ermöglichen. Für die entsprechende Vorschrift des Artikels 7 des Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrsrechts und Verkehrshaftpflichtrechts vom 16. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 710) hat der Bundesgerichtshof entschieden, daß die im bestimmten Umfang vorgesehene Erstreckung auf zurückliegende Fälle nicht gegen das Grundgesetz verstößt (MDR 60, 216).

Zu Artikel 6

Im Hinblick auf die zahlreichen Änderungen des Reichshaftpflichtgesetzes erscheint es notwendig, das Gesetz in neuer Fassung bekanntzumachen.

Zu Artikel 7

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 8

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Wegen der Notwendigkeit einer alsbaldigen Haftungsverbesserung wird beabsichtigt, das Gesetz kurzfristig nach der Verkündung in Kraft treten zu lassen, zumal davon auszugehen ist, daß die notwendigen Maßnahmen zur Anpassung an die geänderte Haftungslage keine längere Zeit in Anspruch nehmen werden.

Ferner werden wegen der Verschmelzung mit dem RHG das SHG und die hierzu ergangene Verordnung vom 6. Mai 1941 aufgehoben.